

La terre de l'empereur Nicolas II

C. Jauksch-Orlovski

Volume 13, numéro 30, 1969

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020884ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020884ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cette note

Jauksch-Orlovski, C. (1969). La terre de l'empereur Nicolas II. *Cahiers de géographie du Québec*, 13(30), 360–365. <https://doi.org/10.7202/020884ar>

LA TERRE DE L'EMPEREUR NICOLAS II *

La défaite de la flotte russe à Tsushima lors de la guerre russo-japonaise de 1904-5 confirma avec une clarté tragique la nécessité pour les Russes d'avoir un « passage du Nord-Est ».

En 1878-79, Nordenskjöld venant de l'ouest sur la « Vega » démontra en passant par le détroit de Béring que les voyages étaient possibles dans les eaux des mers septentrionales. Bien que Nordenskjöld ne fût pas trop optimiste quant à la rentabilité d'une voie maritime du Nord, le Département naval russe proposa un vaste projet d'étude de cette voie passant uniquement par les eaux nationales russes.

Comme il arrive à tant de grands projets dans tous les pays à toutes les époques, le budget accordé à cette recherche fut tellement restreint que seulement deux transports-brise-glaces furent chargés de cette mission.

Les bateaux en question, le « Taimyr » et le « Vaigač », bateaux identiques et tirant 1 200 tonnes chacun, furent construits en acier (allant de 8 mm à 22 mm) dans les chantiers maritimes de la Néva. La proue et la coque furent conçues de telle façon qu'elles pouvaient couper la glace soit en marche arrière, soit en marche avant. Les dimensions de ces bateaux étaient plutôt modestes : 54 m de longueur, 11 m de largeur. La machine à vapeur à triple expansion pouvait produire 1 220 c.v., ce qui donnait une



Photo 1

* Une note historique à la mémoire de mon beau-père, le capitaine de corvette Piotr Alekseevič Novopaschenny.

vitesse de 10,5 noeuds dans de l'eau libre. Les réservoirs de charbon étaient de 500 tonnes. Cela veut dire qu'à la vitesse réduite de 6 noeuds les bateaux pouvaient rester en mer pendant deux mois et demi et parcourir 10 000 milles. Des provisions pour un équipage de 50 hommes pour une année pouvaient être gardées aux endroits propices. Chaque bateau avait en outre un appareil pour dessaler l'eau de mer.

Etant donné que le « Taimyr » et le « Vaigač » faisaient partie de la Marine Impériale, chaque unité était équipée de deux canons de 57 mm, de deux de 37 mm et de deux mitraillettes. Outre les armes personnelles de l'équipage, on avait prévu un certain nombre d'armes de différentes sortes pour la chasse.

Pour parer aux difficultés de l'hivernage dans l'Arctique, chaque bateau était équipé de dix poêles à charbon et à bois pour la période où le chauffage central serait arrêté. Les quartiers de l'équipage reçurent une isolation additionnelle de liège, de kapok et de carton isolant. Il n'y avait pas lieu de craindre la pression des glaces : la conception des bateaux était telle que le seul effet de la pression serait de les soulever vers le haut. Le radio-télégraphe représentait le lien avec le monde extérieur, bien que sa capacité ne dépassât pas 150 milles.

Le Département naval choisit Vladivostok comme port d'attache, et l'étude de la voie maritime du Nord devait se faire cette fois-ci de l'est à l'ouest. Depuis 1910, le « Taimyr » et le « Vaigač » s'occupaient des recherches océanographiques et hydrographiques dans la partie orientale de l'Arctique.

En 1913, V.A. Vilkitzky devint capitaine du « Taimyr » et P.A. Novopaschenny, capitaine du « Vaigač ». Le premier fut nommé chef de l'expédition après que I.S. Sergeev fût tombé malade.

Le 9 juillet 1913, l'expédition partit de Vladivostok, traversa le détroit de Béring et entra dans l'Arctique. Le 3 septembre, une terre montagneuse inconnue fut aperçue. Les équipages des deux navires y mirent pied le 4 septembre et hissèrent le drapeau national russe au cours d'une cérémonie solennelle. La terre reçut le nom de Terre de l'Empereur Nicolas II. Une borne fut érigée à la place de l'observation solaire faite par P. Novopaschenny, qui en détermina la position géographique, à savoir : 80° 12' de latitude nord et 90° 12' de longitude est de Greenwich.

Trois grandes îles forment la masse principale de l'archipel. L'île du milieu est la plus grande. Autour de l'île orientale et de celle du sud se trouve un grand nombre de petites îles (plus de 20). L'île du Tsarévitch Alexis (Maly Taimyr), découverte en 1913 et se trouvant presque au milieu du détroit de Vilkitzky, est une des plus grandes de ces petites îles. Une grande partie des îles principales est recouverte de glaciers. La surface totale de l'archipel est de 36 700 km².

Après avoir pris possession de cette terre pour l'Empire russe, les équipages des deux navires continuèrent l'étude des côtes orientales jusqu'à la latitude 81° 07' N. Puis ils retournèrent vers le Cap Čeljuskin et mirent ensuite le cap vers l'est à la recherche de la terre légendaire de Sannikov ¹ dont ils avaient déjà essayé de trouver la trace lors de leur avance vers l'ouest. Finalement ils retournèrent à Vladivostok le 25 novembre 1913.

¹ Les marchands-explorateurs Sannikov et Belkov prétendent avoir vu une terre en 1811 au nord de l'île Kotelný et des îles Nouvelle Sibérie.

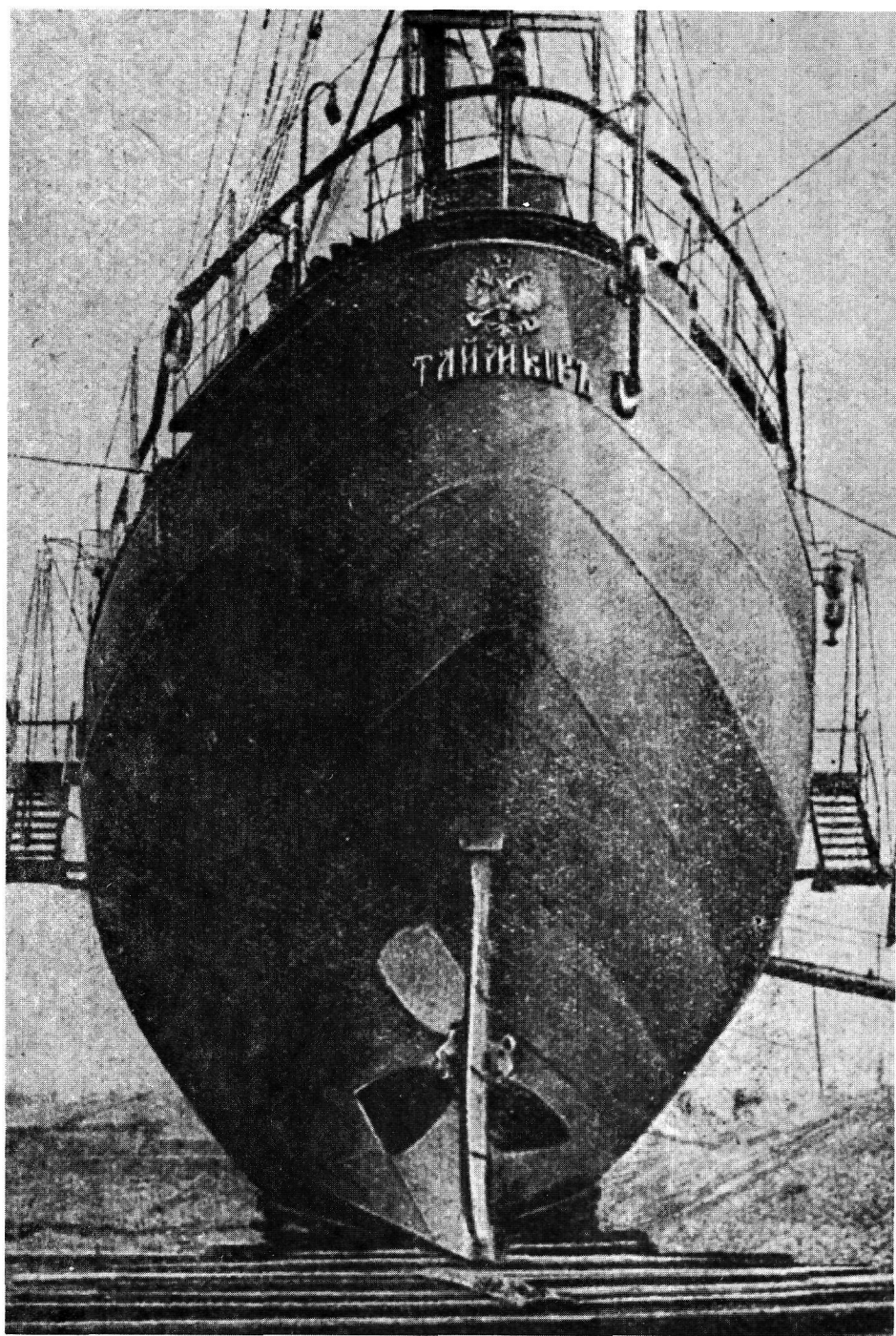


Photo 2 Le « Taimyr » dans la cale sèche d'Arkhangelsk (p. 280).

L'été suivant, le 7 juin 1914, les deux bateaux prirent à nouveau la mer. Le but de ce voyage était la découverte du passage du Nord-Est (alors qu'ils allaient de l'est à l'ouest !). Sur leur route le « Taimyr » arrêta au fort Nome en Alaska pour discuter avec le capitaine R. Barlett des possibilités de porter secours au bateau canadien « Karluk », qui avait été écrasé par la glace et dont l'équipage avait débarqué sur l'île Vrangél.

Malheureusement, il fut impossible de s'approcher du rivage. Entre le « Vaigač » et l'équipage naufragé il y avait 15 milles de glace brisée et sans cesse mouvante. Cette bande de glace ne pouvait être traversée ni en barque ni à pied.

Lors de ce voyage une île fut découverte aux coordonnées 76° 10' lat. N. et 153° long. E. Elle fut baptisée Ile Novopaschenny. Elle se trouvait dans le voisinage de l'île Vilkitzky, découverte en 1913.

Le 18 septembre 1914, les deux bateaux furent pris dans les glaces et furent obligés de s'immobiliser pour l'hiver à l'ouest du Cap Čeljuskin. La position du « Taimyr » était de 76° 41' lat. N., 100° 30' long. E. ; le « Vaigač » se trouvait à 16 milles au NNE.

Au milieu du mois d'août 1915, la glace céda et les navires purent terminer leur voyage le 18 septembre 1915, à Arkhangelsk.

Le 3 octobre 1916, le Ministère des Affaires étrangères russe demanda à ses représentants diplomatiques de communiquer aux gouvernements des Etats auprès desquels ils étaient accrédités l'information suivante :

« Le grand nombre de découvertes et d'explorations géographiques dans le domaine de l'Empire de Russie, dues aux efforts des navigateurs et des négociants russes depuis deux siècles, vient d'aboutir aux récents succès dont fut couronnée l'activité du capitaine de frégate Vilkitzki, aide de camp de Sa Majesté l'Empereur, chef de l'expédition hydrographique chargée, en 1913-14, de l'exploration de l'océan polaire du nord.

Cet officier de la marine impériale russe exécuta en 1913 l'hydrographie de plusieurs sections étendues de la côte nord de la Sibérie et découvrit au 75° 45' N. une île nommée plus tard île du général Wilkitzki, puis, remontant au nord, découvrit des terres spacieuses, s'étendant au nord de la presqu'île de Taimyr, auxquelles furent donnés les noms de l'Empereur Nicolas II, Tzessarevitch Alexei et de l'île Starokadomski.

Au cours de l'année 1914, le capitaine Vilkitzki, ayant fait de nouvelles et importantes constatations, a découvert une autre île nouvelle, près de l'île Bennett. Le nom de Novopachenni fut donné à cette île.

Le gouvernement impérial de Russie a l'honneur de notifier par la présente aux gouvernements des puissances alliées et amies l'incorporation de ces terres dans le territoire de l'Empire de Russie.

Le gouvernement impérial profite de cette occasion pour faire ressortir qu'il considère aussi comme faisant partie intégrante de l'Empire les îles Henriette, Jeannette, Bennett, Hérald et Oujedinenin, qui forment avec les îles Nouvelle Sibérie, Wrangél et autres, situées près de la côte asiatique de l'Empire, une extension vers le nord de la plateforme continentale de la Sibérie.

Le Gouvernement impérial n'a pas jugé nécessaire de joindre à la présente notification Novaia-Zemlia, Kolgouev, Vaigatch et autres de moindre dimension, situées près de la côte européenne de l'Empire, étant donné que leur appartenance aux territoires de l'Empire se trouve, depuis des siècles, universellement reconnue.

Une carte géographique, indiquant les îles et terres susmentionnées, est jointe à la présente notification. »²

² Cité d'après *La Géographie*, Paris 1916-17, T. 31, p. 393.

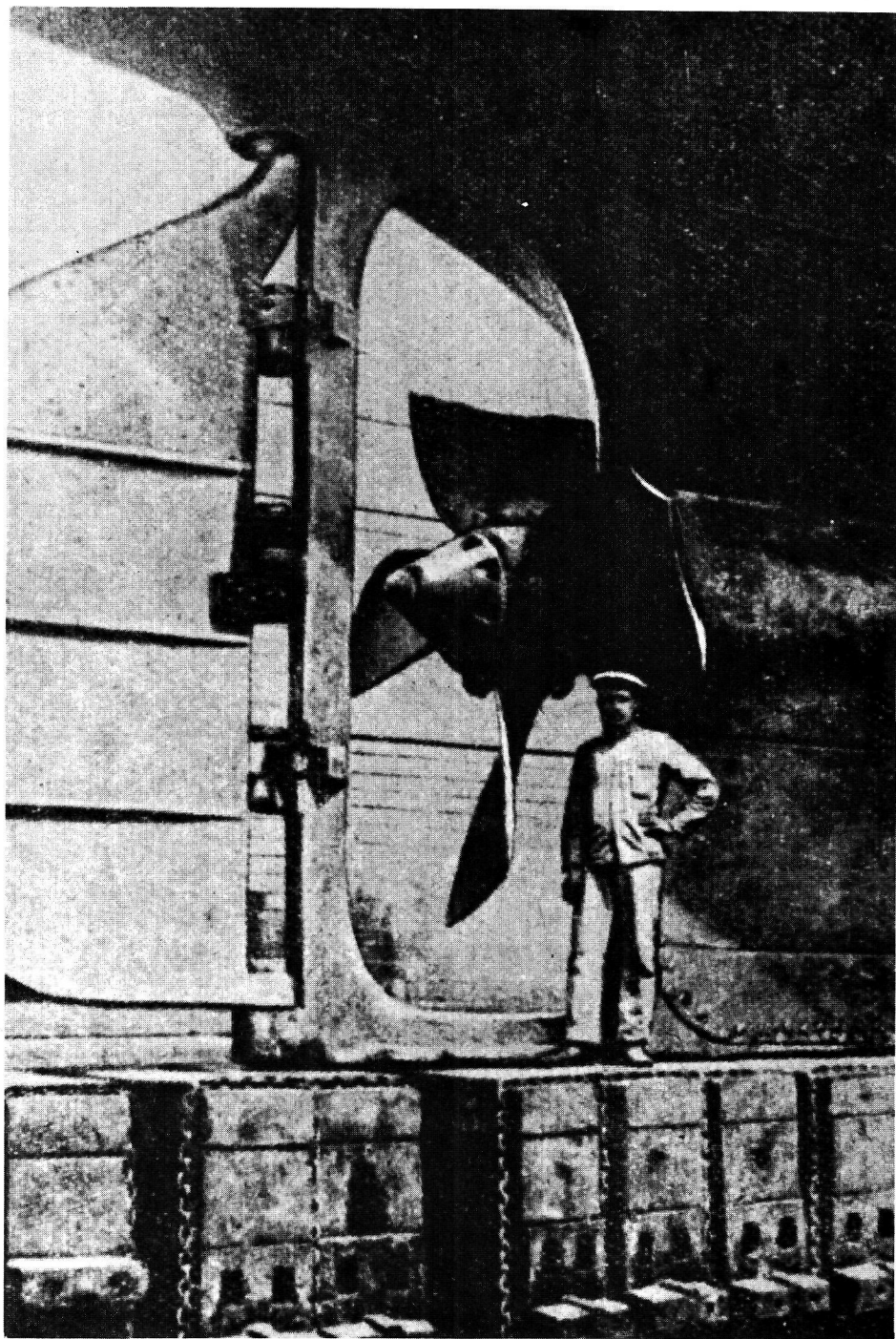


Photo 3 *L'hélice du « Taimyr » endommagée pendant la navigation de 1913 (p. 187).*

Le 4 novembre 1924, le Commissaire du Peuple des Affaires étrangères réitéra cette notification et confirma l'appartenance de ces terres à la RSFSR (la plus grande des républiques soviétiques confédérées).

Bien que normalement il ne soit pas d'usage de changer les noms topographiques publiés, le Présidium du comité exécutif central de l'URSS donna le 11 janvier 1926 au groupe principal des îles découvertes en 1913-14 le nouveau nom d'Archipel Taïmyr. La Terre de l'Empereur Nicolas II devint La Terre du Nord (Severnaja Zemlja) et l'île de Novopaschenny, l'île de Zokhov. Les îles de Vilkitzky et de Starokadomski gardèrent leurs noms d'origine.

Cinquante-cinq ans ont passé depuis les exploits héroïques du « Taimyr » et du « Vaigač ». Le rapide développement technique a permis de surmonter les obstacles devant lesquels devaient s'arrêter les marins les plus courageux. L'énergie atomique a fait de cette voie maritime une artère régulière de transport.

Mais tout ceci ne diminue nullement les mérites des équipages de ces deux minuscules navires. Ils peuvent être fiers de leurs exploits. Ils ont achevé la première navigation de l'est à l'ouest dans les eaux septentrionales, décrit une bonne partie de la côte nord de la Sibérie et de beaucoup d'îles. Ils ont introduit sur la carte un grand nombre d'îles inconnues jusqu'alors. Pendant le voyage ils prirent beaucoup de mesures des profondeurs marines, accumulèrent des données sur les conditions des glaces et du matériel hydrométéorologique ; et grâce à leurs travaux les cartographes purent ensuite se référer à certains points de la côte fixés astronomiquement.

Sans hésitation aucune, la découverte de la Terre de l'Empereur Nicolas II (Severnaja Zemlja) peut être considérée comme la plus grande découverte géographique du XXe siècle.

Le capitaine V. Vilkitzky mourut à Bruxelles (Belgique) en 1960, le capitaine P. Novopaschenny en 1951 dans un camp de concentration soviétique.

Le timbre de 4 copecks reproduit plus haut est sorti en 1965. Le texte au-dessus du dessin signifie « Le cinquantième anniversaire du passage par la Voie maritime du Nord des brise-glaces « Taimyr » et « Vaigač ».

Pour les lecteurs qui aimeraient avoir plus de détails sur l'expédition hydrographique 1910-15 (et qui savent lire le russe) nous recommandons le livre de L.M. Starokadomski (médecin de l'expédition) « *Pjat' plavanij v severnom ledovitom okeane* » (Cinq voyages dans l'océan glacial arctique), Moscou 1959, d'où sont tirées les deux photographies reproduites ici.

C. JAUKSCH-ORLOVSKI,
Faculté des lettres,
université Laval
